Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 60

УНИВЕРСАЛ ВТОРОГО СЕМЕЙСТВА «КЛАССИКИ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00060

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 60, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 000 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 08.08.2019.
Дата выхода в свет: 24.10.2019.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Щеголева Ольга/Фотобанк Лори; 7 (вверху слева) © РИА Новости, (вверху справа) © Tom Thiel/Wikimedia Commons, (внизу) © Момотюк Сергей/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © mwanasimba/Wikimedia Commons, (внизу) © Yuri Belozerov/TASS; 9 (вверху) © частный архив, (внизу) © Thesupermat; 10 (вверху) © Alf van Beem/Wikimedia Commons, (внизу) © Алексей Бок/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © Alf van Beem/Wikimedia Commons, (внизу) © частный архив.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка подушки сиденья водителя

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Универсал второго семейства «классики»

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Форд GPA»: по воде, как по суше

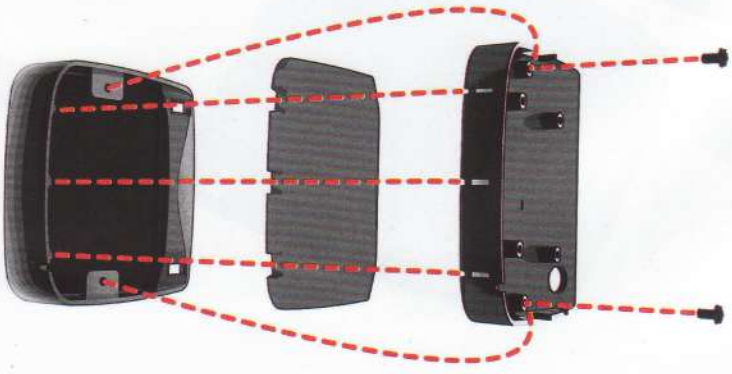
Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка подушки сиденья водителя

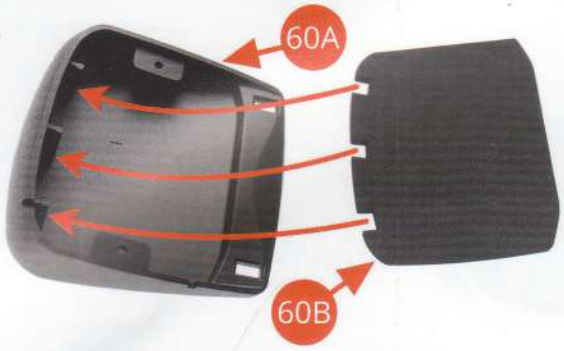
Используя детали, полученные с этим номером, соберите подушку сиденья водителя для вашей модели ВАЗ-2101.

- 60A Обивка подушки сиденья водителя
- 60B Наполнитель подушки сиденья
- 60C Верхняя часть каркаса сиденья водителя
- PP Винт М2,0 × 4,0 мм (3 шт.)
- JP Винт М2,3 × 8,0 мм (2 шт.)

Схема сборки

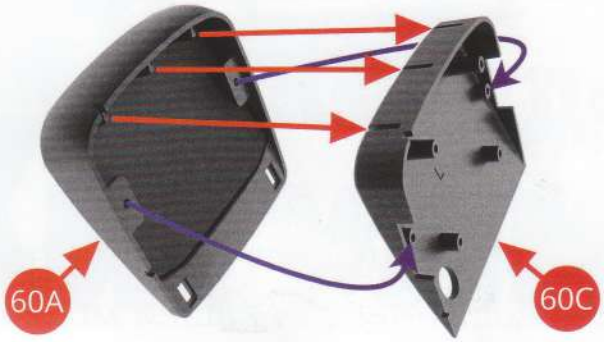


1



Вложите наполнитель подушки сиденья 60B в нижнюю полость обивки подушки сиденья водителя 60A.

2

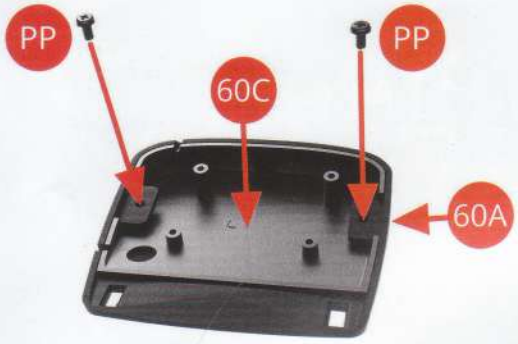


Вставьте три ребра на внутренней стороне обивки подушки сиденья водителя 60A в пазы на верхней части каркаса сиденья водителя 60C. Заведите два боковых крепежных ушка обивки подушки сиденья водителя 60A к местам их крепления поверх боков верхней части каркаса сиденья водителя 60C (синие стрелки).

3

Так выглядит верхняя часть каркаса сиденья водителя 60C, вставленная внутрь обивки подушки сиденья водителя 60A.

4



Прикрепите два боковых крепежных ушка обивки подушки сиденья водителя 60A к верхней части каркаса сиденья водителя 60C двумя винтами PP.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Универсал второго семейства «классики»

Как известно, соглашение, подписанное в 1966 году между фирмой «Фиат» и СССР, предусматривало выпуск на новом автозаводе в Тольятти трех моделей автомобилей: двух седанов, стандартного и люксового, и универсала. Так же выглядело и второе семейство вазовской «классики».

Выпуск ВАЗ-2104 был прекращен в 2012 году, но «четверки» до сих пор довольно часто попадаются в автомобильном потоке. Универсал ВАЗ-2104 обогнал по популярности своего предшественника ВАЗ-2102.

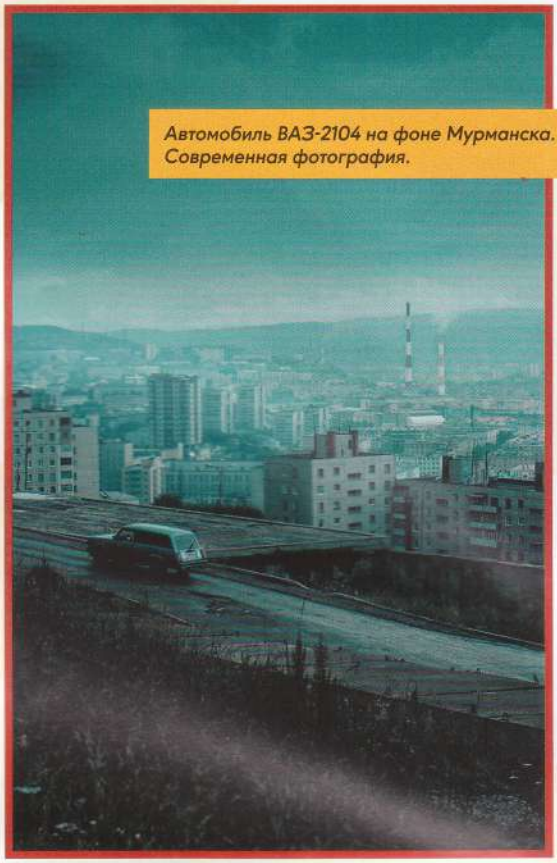
Создание модели

При разработке нового универсала предстояло соединить все инновации ВАЗ-2105 с кузовом ВАЗ-2102. В первую очередь – с его задней частью, так как один из самых дорогостоящих штампов (панель крыши) должен был остаться неизменным, да и дверные проемы, как и в случае «пятерки», сохраняли свое родство с «двойкой».

Разумеется, форму наружных панелей требовалось увязать с более угловатыми «пятерочными», соответственно нуждалась в замене и светотехника. Попутно для лучшей обзорности увеличили заднее стекло, ведь пятая дверь у новой машины была оригинальной. В соответствии с тенденциями тех лет в качестве дополнительного оборудования предусматривались очиститель и электрообогрев заднего стекла. Впрочем, долгое время ими оснащались только экспортные автомобили, и лишь в 1994 году эти опции, без которых невозможно представить современный автомобиль, вошли в стандартную комплектацию.

Автомобиль ВАЗ-2104. Современная фотография.

Роботы-автоматы производят сварку кузова автомобиля ВАЗ-2104. 1993 год.



Автомобиль ВАЗ-2104 на фоне Мурманска. Современная фотография.

Техническая документация на новый универсал была подготовлена к концу 1980 года, как раз к тому моменту, когда ВАЗ-2105 начал сходить с конвейера. Но запуск «четверки» в серию пришлось отложить – помешали запуск ВАЗ-2107 и работа по подготовке к производству переднеприводной модели ВАЗ-2108. В результате первые прототипы ВАЗ-2104 были изготовлены только в 1983 году, а машины опытно-промышленной партии начали сходить с конвейера летом 1984 года.

Выход на плановую проектную мощность был осуществлен в течение 1985 года, почти одновременно со снятием с производства «двойки».

Главный конструктор вспоминает

Видимо, благодаря тому, что все проблемные вопросы были решены еще при создании «пятерки», процесс проектирования ВАЗ-2104 не занял в воспоминаниях его создателей много места. Так, например, в книге «Высокой мысли пламень» тогдашний главный конструктор ВАЗа Г. Мирзоев уделил этому вопросу всего несколько строк:

«Разработка "универсала" ВАЗ-2104 происходила достаточно спокойно по дороге, протоптанной "пятеркой" и "семеркой". "Четверка" шла с двухлетним разрывом по отношению к "семерке", которая имела аналогичный разрыв с "пятеркой". В таком порядке они и встали на конвейер соответственно в 1980, 1982 и 1984 годах.

"Четверка" была по передней части кузова унифицирована с 2105, крыша сохранилась от 2102, а проем двери задка и дверь были изменены в связи с изменением задних фонарей и боковины. При этом

Ложка дегтя

Главным недостатком «четверки» были небольшая мощность двигателя, которой явно не хватало при заполненном грузовом отсеке, ну и, конечно, качество сборки, значительно упавшее в 1990-е годы.

Масштабная модель автомобиля ВАЗ-2104. Масштаб 1:43. Современная фотография.

увеличились размеры стекла в двери задка, были организованы обогрев, омывание и очистка стекла двери задка. Предусматривался выпуск автомобиля в двух вариантах: упрощенный и "люксовый". В первом случае устанавливался интерьер, унифицированный с "пятеркой", во втором - с "семеркой".

Поскольку технология сборки кузова автомобиля ВАЗ-2104 сохранилась такой же, как и у 2102, то и выпуск его остался на уровне 40 000 в год, что было недостаточно. До появления переднеприводных хэтчбеков ВАЗ-2104 всегда был самым дефицитным автомобилем. Особенности технологии заключались в том, что сварка кузова "четверки" происходила не на автоматизированной линии 2105/07, а на отдельном кондукторе вне линии».

Автомобиль ВАЗ-2104 и «Лада-1500» в Нормандии. Франция. 1990 год.

Особенности конструкции

Как и в случае с ВАЗ-2102, кузов нового универсала по сравнению с базовым седаном ВАЗ-2105 получился менее жестким. Для усиления жесткости на крыше имелись выштамповки, однако этого было недостаточно, и дабы не промять крышу, не рекомендовалось сильно нагружать расположенный на ней багажник (если он был установлен). Полная нагрузка автомобиля не должна была превышать 455 кг, иначе во время движения из-за динамических нагрузок кузов и несущие части могли деформироваться и при этом нарушалась геометрия подвески. Не рекомендовалась также и буксировка тяжелых прицепов - могло «повести» кузов.

Складной задний ряд сидений позволял увеличить объем багажного отделения с 375 до 1340 л, и тогда в нем можно было перевозить даже двухкамерный холодильник в упаковке. Но спинка заднего сиденья складывалась только целиком, из-за этого нельзя было одновременно перевозить длинномерный груз и пассажира на заднем сиденье.

Стандартный отопитель, заимствованный у ВАЗ-2105, не справлялся с обогревом более просторного салона, и, по сравнению с седаном, в универсале было заметно прохладнее.

На ВАЗ-2102 не было очистителя стекла задней двери (впрочем, как и на его прототипе «Фиат-124 Фамилиаре»). Все попытки улучшить аэродинамику задка с использованием различного вида спойлеров результата не дали. Очиститель появился только на ВАЗ-2104. Ширина проема задней двери в нижней части стала несколько меньше из-за выступающих в проем фонарей. Однако фактически ширина грузового отсека определяется расстоянием между колесными арками, поэтому реального ухудшения не произошло.

Первая машина ВАЗ-2104 с кузовом типа «универсал» на заводском дворе. 1984 год.

«Форд GPA»: по воде, как по суше

«Форд GPA» (Ford GPA) – плавающий автомобиль, выпускавшийся компанией «Форд» с 1942 по 1943 год. Автомобиль предназначался для обеспечения действий разведывательных подразделений, а также для проведения инженерных работ на воде.

Испытания амфибии «Форд GPA» в окрестностях Детройта. 1940–1946 годы.

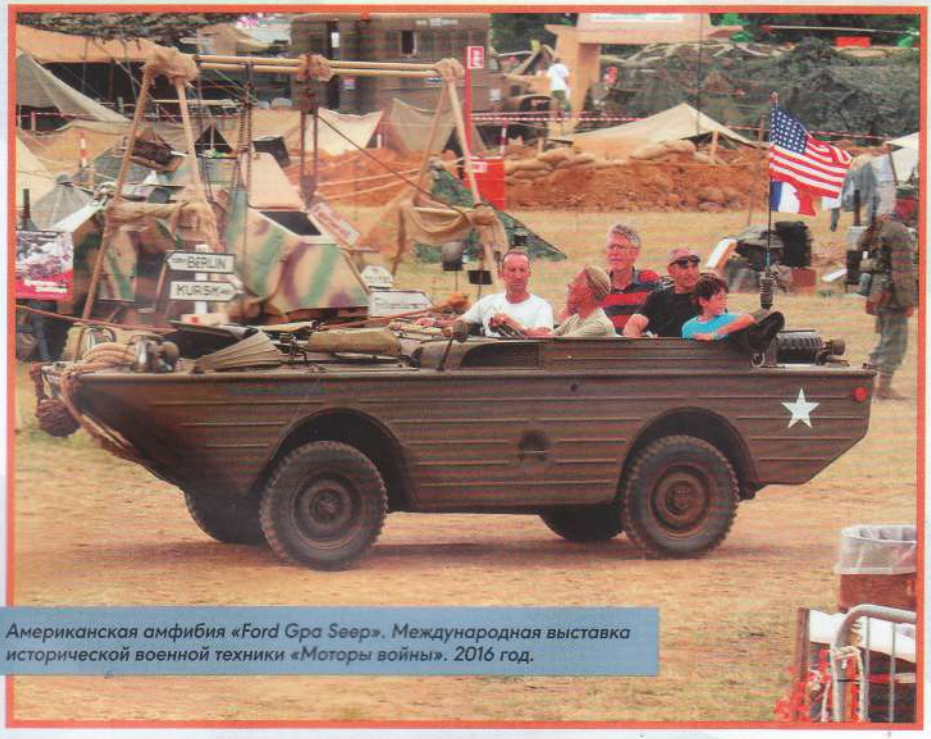
Амфибии «Форд GPA» поставлялись в Советский Союз по ленд-лизу. До их появления в Красной Армии не было автомобилей-амфибий, способных в высоком темпе вплавь преодолевать водные преграды.

Амфибия «Форд GPA» в Париже. Современная фотография.

Разработка: чья машина лучше?

В апреле 1941 года Специальная интендантская служба Армии США (Quarter Master Corps) сформулировала основные требования к новому легкому плавающему автомобилю с приводом на все колеса и грузоподъемностью 0,25 т. В июле 1941 года к разработке амфибии привлекли судостроительное бюро из Нью-Йорка «Спаркмен и Стивенс Инк.» (Sparkman & Stephens Inc.), которое занималось проектированием и строительством яхт. Простой водоизмещающий корпус машины был разработан стилистом Родриком Стивенсоном, одним из совладельцев фирмы. Кузов понтонного типа представлял собой цельнометаллическую конструкцию, сваренную из плоских стальных листов.

Постройка опытных образцов амфибий была поручена компании «Мармон-Херрингтон» (Marmon-Herrington), которая была главным разработчиком и поставщиком полноприводных



Американская амфибия «Ford Gpa Seep». Международная выставка исторической военной техники «Моторы войны». 2016 год.

автомобилей в армию США. По мнению инженеров фирмы, жесткий несущий кузов должен был снизить массу амфибии. Гребной винт размещался в туннеле нижней части корпуса. Поскольку фирма «Мармон-Херрингтон» затянула сроки разработки амфибии, компания «Форд» предложила собственный вариант амфибии, конструкция которой была аналогична конструкции большой амфибии DUKW-353, в которой водоизмещающий корпус устанавливался на стандартное шасси грузовика. В предложенной конструкции водонепроницаемый корпус в виде лодки-плоскодонки устанавливался на шасси «Форд GPW» (Ford GPW). В результате сравнений опытных образцов от компании «Мармон-Херрингтон» и от компании «Форд», образец у последней оказался на 180 кг легче. На ходовых испытаниях «фордовские» образцы показали лучшие результаты, чем их конкуренты, в связи с чем с 11 апреля того же года амфибия «Форд GPA» была запущена в массовое производство.

Конструкция амфибии

Амфибия была выполнена на усиленном шасси джипа «Форд GPW». По аналогии с джипами, плавающая машина получила условное собственное имя «Сип» (Seep – Seagoing Jeep – «водоплавающий джип»). Амфибия снабжалась 54-сильным двигателем GPA-6005 с рабочим объемом 2,2 л, 3-ступенчатой коробкой передач и двухступенчатой раздаточной коробкой, а также коробкой отбора мощности для привода гребного винта, лебедки и водооткачивающего насоса. На амфибии сохранились гидропривод тормозов, рессорная подвеска и дорожные шины размером 6,00-16 от сухопутного собрата. При массе 1662 кг (почти на 500 кг больше, чем «Форд GPW») машина развивала максимальную скорость по шоссе 80 км/ч, а на плаву – 8,8 км.

Все агрегаты автомобиля были скомпонованы в легком сварном водоизмещающем корпусе, выполненном в виде плоскодонной лодки с нишами для колес. Отбор мощности на гребной трехлопастный винт осуществлялся от коробки передач специальным карданным валом. Управлялась амфибия на воде лодочным рулем, установленным за кормой

Автомобиль «Форд GPA». 2010 год.

Амфибии по ленд-лизу

В СССР по ленд-лизу поступило 3230 плавающих автомобилей «Форд GPA». В Красной Армии эти машины заслужили положительную оценку. Амфибия «Форд-4», как ее иногда называли, состояла на вооружении отдельных моторизованных батальонов особого назначения (ОМБОН) и начиная с 1944 года с успехом использовалась при форсировании водных преград. На реках и озерах высота волн была существенно меньше, чем на море, и большая осадка машины роли не играла; проще было и с выходом на берег.

Панель управления автомобиля «Форд GPA». Современная фотография.

корпуса на вертикальном штыре. Поворот руля производился обычным рулевым колесом, на валу которого перед рулевым механизмом был прикреплен с помощью штифта специальный барабан. Трос и система блоков связывали рулевой вал с румпелем на штыре лодочного руля. Радиус циркуляции на воде составлял около 9 м.

Кроме стандартного автомобильного оборудования, на амфибии устанавливались водоотливные насосы и кабестан. Амфибия «Форд GPA» вмещала 6 человек, включая водителя.

Автомобиль «Форд GPA». Современная фотография.

Эксплуатация в войсках

Первые серийные машины сошли с конвейера 9 сентября 1942 года, а 23 октября амфибию стандартизировали и назвали «Трак Амфибиан 1/4 Ton 4x4» (Truck Amphibian 1/4 Ton 4×4).

В связи с тем, что первые крупные морские десантные операции на побережье Северной Африки были запланированы военным руководством США на сентябрь-октябрь 1942 года, масштабных испытаний амфибий в войсках провести не успели, и недостатки вскрывались уже в процессе эксплуатации. Тогда-то и выяснилось, что созданный образец оказался непригодным для морского десантирования. Тем не менее эти машины, хоть и ограниченно, но продолжали использоваться в боевых действиях. Боевое крещение «Форд GPA» получил в ноябре 1942 года в ходе операции «Факел» (Torch) – высадке союзных войск в Северной Африке. Затем они применялись в ходе десантных операций в Сицилии и Нормандии.

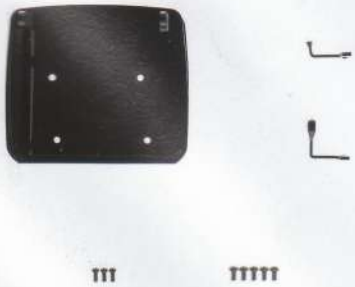
Поскольку интерес у американских военных к этой машине угас, ее серийное производство завершилось к апрелю 1943 года после изготовления 12 774 единиц. «Не пришедшуюся ко двору» амфибию американцы начали активно поставлять союзникам.

«Форд GPA» на военной базе Соединенного Королевства. 1939–1945 годы.

В НОМЕРЕ 61

- КОМПЛЕКТОВАНИЕ ПОДУШКИ СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- ДРАМАТИЧЕСКАЯ СУДЬБА ЛУИ РЕНО

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- НИЖНЯЯ ЧАСТЬ КАРКАСА СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- РУКОЯТКА НАСТРОЙКИ СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- ЗАМОК РЕМНЯ БЕЗОПАСНОСТИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!